

32004L0052

2004.4.30.

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

L 166/124

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/52/EK IRÁNYELVE
(2004. április 29.)
a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról
(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 7. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A telematikának – különös tekintettel az elektronikus díjszedésre (EFC) – a közúti közlekedésben történő fokozott alkalmazásáról szóló, 1997. június 17-i állásfoglalásával ⁽⁴⁾ a Tanács felszólította a Bizottságot és a tagállamokat az EFC-rendszerek összehangolt fejlesztési stratégiája kidolgozására az európai szintű és megfelelő mértékű átjárhatóság elérése céljából. A Bizottságnak az európai együttműködhető elektronikus díjbeszedő rendszerekről szóló közleménye képezi e stratégia első szakaszát.
- (2) A közúti infrastruktúra költségeinek finanszírozása vagy az útdíjak beszedése érdekében elektronikus útdíjszedő rendszereket (a továbbiakban együttesen: elektronikus útdíjszedő rendszerek) üzembe állító tagállamok többsége rövid tartományú mikrohullámú technológiát és 5,8 GHz-hez közeli frekvenciákat alkalmaz, de ezek a rendszerek jelenleg nem teljesen kompatibilisek egymással. Az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) által megkezdett, a mikrohullámú technológiára vonatkozó munkák eredményeképpen – a műszaki előszabványok 1997-ben történt elfogadását követően – 2003 januárjában elkészültek az

5,8 GHz-es mikrohullámú elektronikus útdíjszedő rendszerek kompatibilitását célzó műszaki szabványok. Azonban ezek az előszabványok nem terjednek ki az összes, a Közösségben üzemben lévő célorientált rövid távolságú kommunikáció (Dedicated Short-Range Communications – DSRC) 5,8 GHz-es rendszerre, és két, nem teljes mértékben kompatibilis változatot tartalmaznak. Az előszabványok a számítógéprendszerek közötti kommunikációhoz a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet által meghatározott, nyíltrendszer-összekapcsolási modelleken alapulnak.

- (3) Azonban a berendezések gyártói és az infrastruktúra üzemeltetői megegyeztek a Közösségen belül a már létező 5,8 GHz-es DSRC-rendszereken alapuló, együttműködhető termékek kifejlesztésében. A felhasználók rendelkezésére bocsátandó berendezéseknek ennek megfelelően képesnek kell lenniük az olyan technológiákkal való kommunikációra, amelyeket csak az új elektronikus útdíjszedő rendszerekben fognak alkalmazni a Közösségen belül 2007. január 1-jét követően, azaz a műholdas helymeghatározó technológiával, a GSM-GPRS szabványokat használó mobilkommunikációs technológiával, valamint az 5,8 GHz-es mikrohullámú technológiával.
- (4) A szabványosítással kapcsolatos munkát a lehető leghamarabb be kell fejezni az olyan műszaki szabványok létrehozása érdekében, amelyek biztosítják az 5,8 GHz-es mikrohullámú technológián, a műholdas helymeghatározó technológián, valamint a mobilkommunikációs technológián alapuló elektronikus útdíjszedő rendszerek közötti műszaki kompatibilitást a piac további szétterjedésének elkerülése érdekében.
- (5) Rendelkezni kell arról, hogy a tagállamokban és a szomszédos országokban az elektronikus útdíjszedő rendszerek széleskörűen elterjedjenek, közösségi szinten pedig egyre inkább szükség van a jövőbeni útdíjpolitikának és a jövőbeni műszaki fejlesztéseknek megfelelően átjárható rendszerekre.
- (6) Az elektronikus útdíjszedő rendszereknek átjárhatónak kell lenniük, továbbá nyitott és nyilvános szabványokon kell alapulniuk, amelyek megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhetőek valamennyi szolgáltató részére.

⁽¹⁾ HL C 32., 2004.2.5., 36. o.

⁽²⁾ HL C 73., 2004.3.23., 54. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2003. december 18-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2004. március 22-i együttes álláspontja (HL C 95., 2004.4.20., 53. o.) és az Európai Parlament 2004. április 20-i álláspontja

⁽⁴⁾ HL C 194., 1997.6.25., 5. o.

- (7) Az új elektronikus útdíjszedő rendszerek bevezetése során elegendő berendezést kell rendelkezésre bocsátani az érintett vállalkozások közötti megkülönböztetés elkerülése érdekében.
- (8) Különösen nagyfokú rugalmasságuknak és sokoldalúságuknak köszönhetően az új műholdas helymeghatározó (GNSS) és mobilkommunikációs (GSM/GPRS) technológiák alkalmazása az elektronikus útdíjszedő rendszerek esetében hozzájárulhat a közösségi és tagállami szinten tervezett, új útdíjszámítási elvek által megfogalmazott elvárások teljesítéséhez. E technológiák lehetővé teszik a különböző kategóriájú utakon megtett kilométerek költséges infrastrukturális beruházások nélküli kiszámítását. Ezen kívül további új biztonsági és információs szolgáltatások igénybevételét teszik lehetővé az utazók számára, például a balesetet szenvedett gépjármű automatikusan ad le vészjelzést és ezzel meghatározza a helyzetét, valamint lehetővé válik a közlekedési helyzettel, a forgalomsűrűséggel és az utazási idővel kapcsolatos valós idejű tájékoztatás. A műholdas helymeghatározásra vonatkozóan a Közösség által 2002-ben indított Galileo-projekt a tervek szerint 2008-tól a jelenlegi műholdas navigációs rendszerek által biztosítottnál jobb minőségű információs szolgáltatást biztosít majd, amely optimális az utakra vonatkozó telematikus szolgáltatások számára. Az európai geostacionárius navigációs átfedési szolgáltatás (EGNOS) által alkotott előzetes rendszer hasonló eredménnyel már 2004-ben üzemelni fog. Azonban ezek az innovatív rendszerek felszínre hozhatják az ellenőrzések megbízhatóságával és a csalások megelőzésével kapcsolatos problémákat. Ugyanakkor a fent említett jelentős előnyök miatt a műholdas helymeghatározás és a mobilkommunikációs technológia alkalmazása elvben ajánlott az új elektronikus útdíjszedő rendszerek bevezetése során.
- (9) A már használatban lévő vagy az elkövetkezendő évekre tervezett elektronikus útdíjszedő rendszerekkel kapcsolatos különféle technológiák elszaporodása (elsősorban az 5,8 GHz-es mikrohullám, a műholdas helymeghatározás és a mobilkommunikáció), valamint a tagállamok és a szomszédos országok által az elektronikus útdíjszedő rendszerekkel kapcsolatban kötelezővé tett előírások elburjánzása veszélyezteti mind a belső piac zökkenőmentes működését, mind pedig a közlekedéspolitikai célkitűzéseinek a megvalósítását. Ez ahhoz vezethet, hogy a nehéz tehergépjárművek vezetőfülkéiben elszaporodnak az inkompatibilis és drága elektronikus berendezések, illetve ahhoz, hogy a vezetők hibát követnek el a berendezések használata során, például akaraton kívül elmulasztják a fizetést. A különböző technológiák ilyen mértékű elburjánzása a felhasználók és a gépjárműgyártók számára a költségek miatt, valamint biztonsági és jogi szempontból is elfogadhatatlan.
- (10) A belső piac működésének mesterséges akadályait meg kell szüntetni, továbbra is lehetővé téve azonban a tagállamok és a Közösség számára helyi, nemzeti vagy nemzetközi szinten az összes járműtípusra vonatkozóan különböző útdíj-felszámítási politikák végrehajtását. A gépjárművekbe szerelt berendezéseknek lehetővé kell tenniük ezen útdíjszámítási elvek alkalmazását, az összes tagállam állampolgáira vonatkozó megkülönböztetésmentesség elveinek megfelelően. Ezért a lehető leghamarabb biztosítani kell az elektronikus útdíjszedő rendszerek közösségi szintű átjárhatóságát.
- (11) A gépjárművezetők jogosan aggódnak az utak infrastruktúrájával kapcsolatos szolgáltatások minőségének fejlesztésével kapcsolatban, különösen a biztonság, csakúgy, mint a fizetőhelyeken létrejövő torlódás jelentős csökkentése vonatkozásában, különösképpen forgalmas napokon és a közúthálózat egyes rendkívül forgalmas pontjain. Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás meghatározásakor ezeket az aggodalmakat figyelembe kell venni. Továbbá rendelkezni kell arról, hogy az előírt technológiákat és alkatrészeket – amennyire műszakilag lehetséges – kombinálni lehessen egyéb járműalkatrészekkel, különösen az elektronikus tachográfokkal és a segélyhívó berendezésekkel. Az intermodális rendszereket egy későbbi fázisban nem szabad kizárni.
- (12) Megfelelő berendezésekkel az útdíjszedés mellett egyéb, jövőbeli alkalmazások elérhetőségét is biztosítani kell.
- (13) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatásnak műszaki, szerződéses és eljárási szinten biztosítania kell az átjárhatóságot, a következőkre kiterjedően:
- a) az ügyfelek és a szolgáltatást kínáló üzemeltetők közötti egyetlen, a szerződésekre vonatkozó szabályoknak megfelelő szerződés, amely a teljes hálózathoz való hozzáférést biztosító szolgáltatás nyújtását teszi lehetővé az üzemeltetők és/vagy kibocsátók számára;
 - b) egy sor műszaki szabvány és előírás, amely lehetővé teszi az ipar számára, hogy biztosítsa a szolgáltatás nyújtásához szükséges berendezéseket.

- (14) A szerződéses együttműködhetőség jelentős egyszerűsítést jelent egyes úthasználók számára, valamint az adminisztrációjuk terén jelentős megtakarítást a kereskedelmi célú úthasználók számára.
- (15) Az elektronikus útdíjszedő rendszerek jelentősen hozzájárulnak a balesetveszély csökkentéséhez, növelve ezáltal az utak biztonságát, hozzájárulnak ezenkívül a készpénzes tranzakciók száma és a fizetőhelyeken kialakuló torlódások csökkentéséhez, különösen a forgalmas napokon. Ezen kívül csökkentik a járművek várakozásának, újraindításának és torlódásának negatív környezeti hatásait, csakúgy, mint az új fizetőkapuk felállításával vagy a már meglévő kapuk kibővítésével járó környezeti hatásokat.
- (16) A 2010-re vonatkozó európai közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv a közúti forgalom biztonságára és gördülékenységére vonatkozó célkitűzéseket tartalmaz. E célkitűzések elérésében kulcsszerepet játszanak az átjárható intelligens közlekedési szolgáltatások és rendszerek.
- (17) Az elektronikus útdíjszedő rendszerek bevezetésével együtt jár a személyes adatok kezelése. A személyes adatok kezelését a közösségi szabályokkal összhangban kell végezni, többek között a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾, valamint az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok feldolgozásáról és a magánélet védelméről szóló, 2002. július 12-i 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽²⁾ megfelelően. A személyes adatok védelméhez való jogot az Európai Unió alapjogi chartájának 8. cikke kifejezetten elismeri.
- (18) Az olyan bankszámlák vagy hitelkártya/betétikártyaszámlák útdíjjal történő automatikus terhelése, amelyeket a Közösségen belül vagy azon kívül bárhol bocsátottak ki, annak a függvénye, hogy a Közösségen belül valósuljon meg a működőképes, megkülönböztetésmentes szolgáltatási díjakat alkalmazó díjszedés.
- (19) A tagállamokban működő elektronikus útdíjszedő rendszereknek a következő alapvető követelményeknek kell megfelelniük: a rendszernek alkalmasnak kell lennie a jövőbeni technológiai és rendszerfejlesztések azonnali beépítésére a régebbi modellek és módszerek költséges cseréje nélkül, és az utakat magán és kereskedelmi céllal igénybe vevők költségeinek jelentéktelennek kell lennie az ezen úthasználók és az egész társadalom számára ebből eredő előnyökhöz képest, és a tagállamokban történő bevezetése nem jelenthet a nemzeti úthálózat használói és az egyéb tagállamok úthálózat használói közötti semmilyen megkülönböztetést.
- (20) Mivel ezen irányelv célkitűzéseit, különösen a belső piacon az elektronikus útdíjszedő rendszerek átjárhatóságát és egy, a teljes útdíjköteles közösségi közúthálózatot lefedő európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás bevezetését a tagállamok nem képesek megfelelően megvalósítani, és ezért – a célkitűzés európai dimenziója miatt – az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség – a szubdiaritásnak a Szerződés 5. cikkében megállapított elvével összhangban – intézkedéseket fogadhat el. Ez az irányelv az arányosságának az említett cikkben meghatározott elvével összhangban nem terjed túl az említett célkitűzések eléréséhez szükséges mértéken.
- (21) Biztosítani kell az érdekelt felek (mint például a díjszedési szolgáltatás üzemeltetői, az infrastruktúra működtetői, az elektronikai és az autópálya képviselői, valamint a felhasználók) bevonását az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás kiépítésének műszaki és szerződéses vonatkozásai tekintetében folytatott bizottsági konzultációkba. Adott esetben a Bizottságnak konzultálnia kell az olyan nem kormányzati szervezetekkel is, amelyek a magánélet védelme, a közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem területén tevékenykednek.
- (22) Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás létrehozásához először is az szükséges, hogy az ezen irányelvvel létrehozott, az elektronikus útdíjakkal foglalkozó bizottság iránymutatásokat fogadjon el.
- (23) Ez az irányelv nem befolyásolja a tagállamok szabadságát abban a tekintetben, hogy a közúti infrastruktúra használatáért felszámított díjak vonatkozásában és adózási ügyekben szabályokat állapítsanak meg.
- (24) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽³⁾ összhangban kell elfogadni.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Célkitűzés és alkalmazási kör

(1) Ez az irányelv meghatározza a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedő rendszerek átjárhatóságának biztosításához szükséges feltételeket. Ez az irányelv mindenfajta útdíj elektronikus úton történő beszedésére vonatkozik a Közösség egész közúthálózatára, városi és városok közötti utakra, autópályákra, fő- és mellékutakra, valamint különböző olyan építményekre vonatkozóan, mint alagutak, hidak, illetve kompok.

⁽¹⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o. Az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 201., 2002.7.31., 37. o.

⁽³⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

(2) Ez az irányelv nem vonatkozik:

- a) a nem elektronikusan működő díjszedő rendszerekre;
- b) olyan elektronikus útdíjrendszerekre, amelyeknél nem szükséges fedélzeti eszközök beépítése;
- c) olyan kis, szigorúan helyi díjszedő rendszerekre, amelyek esetében az ezen irányelv követelményeinek való megfeleléshez szükséges költségek nem állnának arányban az elérhető haszonnal.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott célkitűzés eléréséhez létre kell hozni egy európai elektronikus díjszedési szolgáltatást. Ez a szolgáltatás, amely kiegészíti a tagállamok nemzeti elektronikus útdíjszedési szolgáltatásait, biztosítja a Közösségen belül mindenhol az átjárhatóságot az olyan elektronikus díjszedő rendszerek használók számára, amelyeket már bevezettek a tagállamokban, és amelyeket ezen irányelv keretén belül a jövőben fognak bevezetni.

2. cikk

Műszaki megoldások

(1) A 2007. január 1-jén vagy azt követően elektronikus útdíjszedési műveletek végrehajtása céljából üzembe helyezett összes új elektronikus díjszedő rendszer a következő technológiák közül alkalmaz egyet vagy többet:

- a) műholdas helymeghatározás;
- b) GSM-GPRS szabványt (hivatkozás: GSM TS 03.60/23 060) használó mobilkommunikáció;
- c) 5,8 GHz-es mikrohullámú technológia.

(2) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatást a 3. cikk (1) bekezdése alapján helyezik üzembe. Az üzemeltetők az érdekelt felhasználók rendelkezésére bocsátanak olyan beltéri egységeket, amelyek alkalmasak az (1) bekezdésben említett technológiákat alkalmazó tagállamokban üzemben lévő összes elektronikus útdíjszedési rendszer használatára, és amelyek alkalmasak mindenféle járműben való használatra, a 3. cikk (4) bekezdésében meghatározott ütemtervnek megfelelően. Ezeknek a berendezéseknek legalább átjárhatónak és a tagállamokban üzemelő minden olyan rendszerrel való kommunikációra alkalmasnak kell lenniük, amelyek az (1) bekezdésben felsorolt technológiák közül egyet vagy többet használnak. Ebben a tekintetben a részletes

rendelkezéseket az 5. cikk (1) bekezdésében említett bizottság határozza meg, beleértve az érdekelt felhasználók igényeinek megfelelő fedélzeti berendezések rendelkezésre bocsátására vonatkozó utasításokat.

(3) Ajánlatos, hogy az ezen irányelv elfogadását követően üzembe helyezett elektronikus díjszedő rendszerek az (1) bekezdésben felsorolt műholdas helymeghatározó és mobilkommunikációs technológiákat alkalmazzák. Az egyéb technológiákat alkalmazó rendszereknek az ilyen technológiákat alkalmazó rendszerekre történő lehetséges átállása tekintetében a Bizottság az 5. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal közösen 2009. december 31-ig összeállít egy jelentést. Ez a jelentés tartalmaz egy, az (1) bekezdésben említett egyes technológiák alkalmazására vonatkozó tanulmányt, csakúgy, mint egy költség-haszon elemzést. Adott esetben, a Bizottság a jelentés mellé csatol az Európai Parlament és a Tanács részére egy javaslatot az átállási stratégiájára vonatkozóan.

(4) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, a fedélzeti berendezések alkalmasak lehetnek más technológiákhoz is azzal a feltétellel, hogy ez nem jelent a felhasználóknak további terhet vagy nem eredményez közöttük megkülönböztetést. Ahol lehetséges, a beltéri egységet csatlakoztatni kell a gépjármű elektronikus tachográfjához.

(5) A használatarányos, kapus díjszedési rendszerrel rendelkező tagállamok megfelelő intézkedéseket hoznak az elektronikus díjszedési rendszerek használatának fokozására. Törekedni fognak annak biztosítására, hogy legkésőbb 2007. január 1-jéig a forgalom legalább 50 %-a használni tudja a fizetőkapuk mindegyikénél az elektronikus útdíjszedő rendszereket. Az elektronikus díjszedésre használt sávok a biztonsági szempontok kellő figyelembevételével alkalmasak az egyéb módon történő díjszedésre is.

(6) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatással kapcsolatban a már létező díjfizetési technológiák átjárhatóságának megvalósítása érdekében elkezdett munka biztosítja e technológiák teljes kompatibilitását és az (1) bekezdésben említett technológiákhoz történő csatlakozását, valamint azok berendezéseinek egymáshoz történő csatlakozását.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás üzemeltetéséhez szükséges személyes adatok kezelése az egyének szabadságát és alapvető jogait védő közösségi szabályokkal összhangban történjék, beleértve a magánélet védelmét is, valamint különösen azt, hogy betartsák a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelv rendelkezéseit.

3. cikk

4. cikk

Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás létrehozása

(1) Létre kell hozni egy olyan európai elektronikus díjszedési szolgáltatást, amely kiterjed a Közösség összes olyan közúthálózatára, amelyen elektronikus úton szedik be a használati díjat, amelyen elektronikus úton szedik be a használati díjat. Ezt az elektronikus útdíjszedési szolgáltatást szerződéses szabályok határozzák meg, amelyek lehetővé teszik az összes üzemeltető és/vagy kibocsátó számára a szolgáltatás nyújtását; a szolgáltatást ezen kívül meghatározzák még műszaki szabványok és előírások, valamint egy egyedi előfizetői szerződés az ügyfelek és a szolgáltatást nyújtó üzemeltetők és/vagy kibocsátók között. A szerződés a teljes hálózaton hozzáférést biztosít a szolgáltatáshoz, előfizetést pedig a hálózat bármely részének üzemeltetőjétől és/vagy a kibocsátótól lehet vásárolni.

(2) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás független a tagállamok által egyes járműtípusokra kivetett díjakkal kapcsolatban hozott alapvető döntésektől, a díjak mértékétől, valamint a kivetett díjak céljától. Ez csak az útdíjak vagy díjak beszedésének módszerét érinti. A szolgáltatás lehetővé teszi a szerződéskötést függetlenül a jármű nyilvántartásba vételének helyétől, a szerződő felek állampolgárságától, valamint a közúthálózat azon zónájától vagy pontjától, amelyre vonatkozóan a díjat fizetni kell.

(3) A rendszer lehetővé teszi az intermodalitás fejlesztését a szállítási módjainak hátrányos helyzetbe hozása nélkül.

(4) Ha a tagállamok nemzeti elektronikus útdíjszedő rendszerekkel rendelkeznek, akkor biztosítaniuk kell, hogy az üzemeltetők és/vagy kibocsátók a következő ütemtervnek megfelelően kínálják ügyfeleiknek az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatást:

a) minden, 3,5 tonnát meghaladó jármű és minden olyan jármű esetében, amely több mint 9 személyt (sofőr + 8 utas) szállíthat, legkésőbb három évvel az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás meghatározásáról szóló, a 4. cikk (4) bekezdésében említett határozatok meghozatalát követően;

b) minden egyéb típusú gépjármű esetében legkésőbb öt évvel az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás meghatározásáról szóló, a 4. cikk (4) bekezdésében említett határozatok meghozatalát követően.

Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás jellemzői

(1) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás az ezen irányelv mellékletében felsorolt tételeken alapul.

(2) Adott esetben ez a melléklet műszaki okokból módosítható az 5. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően.

(3) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás a 2. cikkben említett technológiai megoldásokat alkalmazza olyan előírások felhasználásával, amelyek a nyilvánosság rendelkezésére állnak.

(4) Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás meghatározásával kapcsolatos határozatokat a Bizottság az 5. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően 2006. július 1-jéig meghozza. E határozatok csak akkor hozhatók meg, ha az átjárhatóságra vonatkozóan minden feltétel – megfelelő tanulmányok alapján kiértékelve – valamennyi szempontból teljesül, beleértve a műszaki, jogi és kereskedelmi szempontokat is.

(5) Ha a (4) bekezdésben említett határozatokat nem hozzák meg 2006. július 1-jéig, a Bizottság az 5. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően új határidőt állapít meg e határozatok meghozatalára.

(6) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás létrehozására vonatkozó műszaki határozatokat a Bizottság az 5. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően hozza meg.

(7) A Bizottság felkéri az érintett szabványügyi szervezetet, különösen a CEN-t, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ meghatározott eljárásnak megfelelően, hogy sürgősen tegyenek meg minden szükséges lépést az elektronikus útdíjszedő rendszerekre alkalmazandó szabványok elfogadása érdekében a 2. cikk (1) bekezdésében felsorolt technológiákat illetően.

(8) Az európai elektronikus díjszedési szolgáltatás berendezéseinek meg kell felelniük különösen a rádióberendezésekről és a távközlő végberendezésekről, valamint megfelelőségük kölcsönös elismeréséről szóló, 1999. március 9-i 1999/5/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾, valamint az elektromágneses összeférhetőségre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1989. május 3-i 89/336/EGK tanácsi irányelv előírásainak ⁽³⁾.

⁽¹⁾ HL L 204., 1998.7.21., 37. o. A legutóbb a 2003. évi csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 91., 1999.4.7., 10. o. Az 1882/2003/EK rendelettel módosított irányelv.

⁽³⁾ HL L 139., 1989.5.23., 19. o. A legutóbb a 93/68/EGK irányelvvel (HL L 220., 1993.8.30., 1. o.) módosított irányelv.

5. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában az elektronikus útdíjjal foglalkozó bizottság (a továbbiakban: bizottság) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

(3) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

6. cikk

Végrehajtás

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2005. november 20. előtt megfeleljenek. Haladéktalanul továbbítják a Bizottságnak e rendelkezések szövegét, e rendelkezések ezen irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázatával együtt.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos

kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

7. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 20. napon lép hatályba.

8. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2004. április 29-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

a Tanács részéről

az elnök

M. McDOWELL

MELLÉKLET

Az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás meghatározásához és alkalmazásához szükséges tételek

Az alább felsorolt jellemzők elengedhetetlenek az irányelvben meghatározott európai elektronikus díjszedési szolgáltatás meghatározásához és alkalmazásához. Ezek a jellemzők műszaki, eljárási és jogi kérdésekből állnak:

Műszaki kérdések:

- a) a szolgáltatás üzemeltetési műveletei: előfizetés, használati utasítás, fedélzeti berendezések járművekbe való beszerelése és csatlakoztatása, tranzakciók végrehajtása a fizetőkapunál vagy az útdíj folyamatos kivetése, a berendezés meghibásodása vagy műszaki hibája esetén a tranzakciós adatok visszanyerése, ellenőrző rendszerek, fizetendő összegek számlázása és beszedése, vevőszolgálat, ügyfélszolgálat, a vásárlóknak nyújtott szolgáltatás szintjének meghatározása; az ilyen üzemeltetési eljárások létrehozása során figyelembe kell venni a tagállamokban már létező eljárásokat;
- b) a szolgáltatás funkcionális előírásai: a beltéri egységek és a pálya melletti berendezések funkcióinak leírása;
- c) a szolgáltatást támogató fedélzeti és pálya melletti berendezések műszaki előírásai, valamint a betartandó szabványok, tanúsítási eljárások és korlátok;
- d) üzembe helyezés és ellenőrző munka az illetékes szabványügyi szervek bevonásával, valamint az alkalmazott szabványok vagy előszabványok esetleges műszaki kiegészítése az átjárhatóság biztosítása érdekében;
- e) a fedélzeti berendezések beszerelésére vonatkozó előírások;
- f) tranzakciós modellek: minden egyes különböző típusú útdíj (adott pontnál fizetendő útdíj vagy útdíj folyamatos kivetése) tranzakciós algoritmusának pontos meghatározása, valamint a fedélzeti és a pálya melletti berendezések között továbbított adatok és az adatok formátumának meghatározása;
- g) a beltéri egységek rendelkezésre állásának előkészítése az összes érdekelt felhasználó igényeinek megfelelően;

Eljárási kérdések:

- h) a fedélzeti berendezések és az út menti berendezések műszaki teljesítményének, valamint a berendezések gépjárműbe történő beszerelési módjának az ellenőrzésére vonatkozó eljárások;
- i) a járműosztályozás paraméterei: a Közösség műszaki paraméterekre vonatkozó azon jegyzékének a jóváhagyása, amelyből az egyes tagállamok kiválasztják azokat, amelyeket útdíjpolitikájukban alkalmazni kívánnak. E paraméterek fejezik ki a járművek fizikai, motorra vonatkozó és környezeti jellemzőit. A járműosztályok e paraméterek alapján történő megállapítása a tagállamok feladata;

- j) egyedi esetek kezelését biztosító eljárások végrehajtása, mint például bármilyen típusú műszaki hiba esetében. Ez különösen olyan esetekre vonatkozik, amikor az útdíjszedő rendszer üzemeltetői és az úthasználók különböző országból származnak;

Jogi jellegű kérdések:

- k) a kiválasztott műszaki megoldások érvényesítése az egyének szabadságának és alapvető jogainak védelmére – beleértve a magánélet védelmét is – szolgáló közösségi szabályokhoz képest. Különösen a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelvnek való megfelelést kell biztosítani;
- l) a megkülönböztetésmentességre vonatkozó olyan közös szabályok és minimumkövetelmények meghatározása, amelyeket a potenciális szolgáltatóknak tiszteletben kell tartaniuk a szolgáltatás nyújtása során;
- m) az elektronikus útdíjakkal kapcsolatos végrehajtási szabályok harmonizálása lehetőségeinek vizsgálata;
- n) az útdíjszedő rendszer üzemeltetői közötti egyetértési nyilatkozat, amely lehetővé teszi az európai elektronikus útdíjszedési szolgáltatás végrehajtását, beleértve a viták rendezésére szolgáló eljárásokat is.
-